

О НЕКИМ АСПЕКТИМА ВАЗДУХОПЛОВНОГ ДЕЈСТВА НАД ТЕРИТОРИЈОМ ЈУГОСЛАВИЈЕ

У току Другог светског рата над територијом Југославије дејствовали су: југословенско ваздухопловство у I етапи као Партизанска авијација, а у II као Ваздухопловство НОВЈ (ЈА); савезничко, односно ВАР, РАФ и делови америчке 15. и совјетске 17. ваздухопловне армије, и противничко ваздухопловство, од којих је најснажнија била немачка Luftwaffe.

У доба остваривања стратегијске иницијативе на југословенском ратишту, Партизанска авијација је 1942. и 1943. с појединачним авионима, а у 1944. и 1945. у нешто јачем организацијском саставу (Ескадрила V корпуса НОВЈ, Ескадрила за везу ВШ и Мостарска ескадрила) дејствовала такође саобразно партизанском облику ратовања, односно у условима минималне инфраструктуре и без озбиљнијег логистичког обезбеђења. Авиони су, углавном, добијени као ратни плен, или пребегом из квислиншког ваздухопловства. У дејству Партизанске авијације најизразитију специфичност представља њено организацијско припадање територијалним јединицама и командама НОВ и ПОЈ, а не Ваздухопловству НОВЈ (ЈА).

Почев од августа 1944. над Југославијом дејствују 352 (Yugoslav) Squadron i 351 (Yugoslav) Squadron – у ваздухопловној историографији познати као Прва и Друга ескадрила НОВЈ – а од јануара 1945. и шест југословенских ваздухопловних пукова, односно Група ваздухопловних дивизија.

Односи са циљабом 281. винћа ВАР

Балканско ваздухопловство (Balkan Air Force – ВАР) у чијој су оперативној и административној надлежности 1. и 2. ескадрила НОВЈ, односно 352 (Yugoslav) Squadron i 351 (Yugoslav) Squadron, формирано је 7. јуна 1944. са троструким задатком:

(1) координација операција са британским копненим снагама на Балканском полуострву;

(2) усклађивање дејстава над територијом Југославије према тражењима Врховног штаба НОВ и ПОЈ, и

(3) вођење операција над источним Медитераном.

Јединице ВАР биле су променљивог састава. Непосредно по формирању Балканске ваздухопловне снаге у свом саставу имале су шест вин-

гова,¹ као и још неке авијацијске саставе.² Још од јануара 1944. десет сквадрона³ са италијанских аеродрома Бриндизи и Леце допремали су јединицама НОВЈ средства ратне технике, опрему и материјал.

ВАФ је представљао изузетно јаку ваздухопловну групацију, а о оперативној подређености Штабу 281, винга ВАФ, команда 1. ескадриле НОВЈ је навела следеће:

„Положај нам је врло незгодан. У једном погледу смо потпуно подређени савезницима. Ни један лет не можемо да извршимо без њиховог одобрења. У другом погледу слаба веза и слаба координација између ВАФ и наших команди је очита на сваком кораку. Ради тога често маорам да извршавамо задатке који су по нашем мишљењу бесмислени. Не знамо какви су резултати нашег рада, не добивамо извештаје о судбини несталих пилота, итд!“⁴

При крају 1944. године 1. ескадрила НОВЈ била је једини сквадрон ВАФ који је имао у наоружању авион „спитфајер Вц“, док су други сквадрони били пренаоружани модернијим авионима „Спитфајер IX“ или „мастангом III“.

Команда 1. ескадриле, а касније и врховни командант НОВЈ интервенисали су код савезника како би се добили макар и авион „спитфајер VII“, или други, али је одговор увек био исти: пренаоружавање новијим типом авиона је у надлежности Британског министарства ваздухопловства, које није доносило позитивно решење.

У то време у оквиру ВАФ налазила су се и друга ваздухопловства – грчко, француско, краљевско југословенско и италијанско – која су била донекле самосталнија (дисциплина, руководство, униформе, итд.) и једино су у оперативном погледу и логистичком обезбеђењу били под РАФ-ом, па је команда 1. ескадриле захтевала другачији третман.

Савезници, наиме, нису дозвољавали да им се неко други меша у оперативно руковођење и планирање ваздухопловних задатака. Обе ескадриле, 1. и 2., имале су сву летачку администрацију по узору на британску, а у почетку постојало је и двојно командовање, тако да се на челу налазио командни британски официр, све до 16. септембра 1944, када су командне дужности преузели југословенски официри.

Обе ескадриле важиле су за најбоље у ВАФ у односу на остале ванбританске саставе. Ипак, у односима са командом 281. винга ВАФ истичано је следеће:

„Оперативно командовање и издавање задатака је било потпуно у рукама британских команданата (командант 281. винг ВАФ и командант

¹ Винг је ојачани ваздухопловни пук, са променљивим бројем ескадрила, односно сквадрона.

² То су биле противавионске јединице, оперативни центри (R.A.F Station), техничке базе и радионице итд.

³ Сквадрон је ојачана ескадрила, променљивог броја авиона, од 12 до 16.

⁴ *Зборник НОР*, том X, књ. 1, док. 177.

R.A.F. Station Vis) према наређењима и обавештењима која су они примали од ВАФ.

Они су наређивали све појединости, као: циљ, број авиона, време полетања и начин извршења задатака, тј. са бомбама или само митраљирањем. Команданту Прве ескадриле није било дозвољено да врши операције по властитој иницијативи.

Сарадња и веза са јединицама Југословенске армије такође, је била потпуно у рукама ВАФ. Везу су одржавали преко британских официра за везу при штабовима наших јединица. Задаци су издавани усмено. Резултате операција ескадрила је саопштавала британским командантима непосредно након повратка са задатка усмено, а сутрадан и писмено!⁵

Борбена дејства наших двеју ескадрила уклопила су се у координацију савезничких дејстава над територијом Југославије са операцијама НОВЈ. Тако су у „Предлогу за сарадњу јединица ВАФ са јединицама НОВЈ“⁶ истакнути следећи елементи: општи циљ сарадње; задаци (односно напади на поједине објекте); наоружање јединица ВАФ; аеродроми базирања; метеоролошко обезбеђење дејства авијације; служба везе, док је за дејства југословенских ваздухопловних јединица тада било предложено:

„Јединице са југословенском посадом треба користити у првом реду за задатке са јединицама на земљи; особље познаје терен и начин партизанске борбе“!⁷

Југословенски предлог за сарадњу конкретизовао је генерал Харолд Вилсон, главни командант савезничких снага на Медитерану. Он је предложио да концентрични напад на непријатељеве комуникације у Југославији НОВЈ и ваздухопловне снаге под командом RAF треба да отпочне 1. септембра 1944. Та офанзива извођена је као операције BEARSKIN (рушење Штампетовог моста на прузи Љубљана – Трст) и операција RATWEEK (као свеопште рушење комуникација у Југославији), како би се спречило повлачење немачких трупа кроз Југославију:

„Задатак ове комбиноване офанзиве је да се расположиве снаге НОВ и ПОЈ и савезничке авијације концентришу на виталне комуникације, и то: (а) железничка линија Београд – Љубљана; (б) речни саобраћај на Дунаву; (ц) железничке и друмске комуникације од Београда за Грчку и Бугарску; (д) железничке и друмске комуникације које воде из долине Саве ка Јадранском мору!“⁸

⁵ Архив ВИИ, к. 1466 Б, рег. бр. 13/2.

⁶ Овај предлог сачинио је пуковник Зденко Улечич, тада начелник Ваздухопловног одељења при ВШ, као базу за разговор врховног команданта НОВ и ПОЈ и савезничког врховног команданта на средоземном ратишту.

⁷ »Coordinated Operations against enemy communications in Yugoslavia«; Rear HQ British Military Mission, to NOV i POJ (JANL); Архив ВИИ, к. 1466 Б, рег. бр. 1/1

⁸ Ибид.

Иако је врховни командант НОВ и ПОЈ 17. августа 1944. наредио оперативним штабовима НОВЈ да у садејству са савезничким ваздухопловством 1 – 7. септембра 1944. у свом оперативном подручју руше железничке и путничке комуникације, ВАФ је над територијом Југославије⁹ дејствовао непосредно по формирању, дакле 7. јуна 1944.

У новембру и децембру 1944. ВАФ наставља да дејствује над Југославијом, над којом у то време интензивира дејство и Стратегијско ваздухопловство (Mediterranean Allied Strategic Air Force – МАСАФ),¹⁰ нарочито над циљевима у Немачкој и Аустрији.

У завршним ратним операцијама, када јединице НОВЈ (ЈА) остварују веома значајне резултате, скадрони 28. винга ВАФ пружају ваздухопловну подршку у Ријечко-приморској и Ријечко-тршћанској операцији. Посебно успешна дејства ВАФ је забележио 19. марта 1945, затим 25. и 28. марта, када дејствују и авиони Стратегијског ваздухопловства, Пустињског ваздухопловства (Desert Air Force) и Тактичког бомбардерског ваздухопловства (Mediterranean Allied Tactical Air Force – МАТАФ).¹¹

У надлежност савезничког ваздухопловства била је и евакуација рањеника и болесника, посебно пошто је ВШ НОВ и ПОЈ успоставио Санитетску војну мисију НОВЈ (Medical Mission of National Army of Yugoslavia) тако да је у савезничке војне мисије евакуисано око 15.600 рањеника и болесника, највише из Хрватске – 3.400 и Црне Горе – око 3.250. У периоду 7. јун 1944 – 7. мај 1945. ВАФ је превезао око 1.200 тона разног материјала, а RAF је од јуна 1941. до 9. маја 1945. извршио 11.632 авиополетања, од чега 8.640 ратних задатака гађања, ракетирања и бомбардовања.

Током ових дејстава савезничко ваздухопловство је дејствовало и неплански, некоординирано, а најчешће услед непотпуне идентификације циљева и замене објеката дејстава – тукло наше јединице, или такође неплански бомбардовало градове, од којих је Београд био неефикасан и непотребан циљ. Један од ових примера илустративно показује неефикасност савезничке авијације:

„Наше јединице избијају на комуникацију Трст – Тржич, гдје их митраљира савезничка авијација. Молимо интервенцију да Савез-авијација не дјелује источно од Соче!“¹²

⁹ Први ратни задатак извршио је No 108 Heavy Bomber Squadron маја 1942; први ратни задатак USAAF је извршио 9. октобра 1943. над обалом, од Крка до Дубровника; The Army Air Force in World War II (Combat Chronology 1941–1945), Office of Air Force History Headquarters USAAF, 1973; Fifteer Air Force in World War II, Temple City, 1959; Royal Air Force Operations over Yugoslavia 1941–1945 (саопштење на Бгианско-југословенском скупу историчара, Лондон 1976).

¹⁰ Непосредно при крају рата Стратегијско ваздухопловство имало је у свом саставу само три винга.

¹¹ МАТАФ су чиниле импресивне ваздухопловне снаге, са око 9 вингова

¹² Зборник НОР, том X, књ. 4, док. 198.

После тога је уследио оштар протест Генералштаба ЈА од 6. маја 1945:

„Маршал Тито је наредио да вам саопштим да у будуће више не тражите Савезничку авијацију!“¹³

Наше јединице спасаваале су оборене савезничке пилоте на целој територији Југославије. Само са подручја Словеније и Истре спасено је 303 америчка и 389 британских пилота,¹⁴ а само до средине 1944. у Италију је пребачено нешто више од 1.000 савезничких авијатичара, спасених на територији осталих република, или укупно око 4.000 чланова посаде у периоду 1943 – 1945.

Несуласице Врховној штаба и савезничких команди

Питање ваздухопловног особља у 1. и 2. ексадрили НОВЈ од самог почетка представљао је канџен спотицања између представника Врховног штаба НОВ и ПОЈ и савезничких команданата на Медитерану, а такође и Ратног кабинета Велике Британије и других војних институција.

Неспоразуми датирају још од првих контаката наших званичних делегација са савезницима, односно од 13. децембра 1943. када је партизанску делегацију примио савезнички командант за Средњи исток, генерал Хенри Мајтланд Вилсон, односно 15. децембра и главни командант савезничких ваздухопловних снага на Средњем истоку (Middle East, Eastern Air Command) генерал-пуковник авијације Вилијем Шолто Даглас.

На првом састанку расправљало се о снабдевању НОВ и ПОЈ поморским путем, као и о будућим ваздухопловним јединицама састављеним од југословенских посада, углавном краљевских пилота који су 1941. прелетели из Југославије на Блиски исток и од којих се већина храбро борила у савезничким ваздухопловним јединицама.¹⁵

Тада су отпочели преговори и потписани споразуми о школовању југословенских посада код савезника. Основни проблем састојао се у томе да је тада RAF важио за привилегован део војске британских снага, док су сви остали могли да буду укључени у тзв. Добровољачку резерву RAF,

¹³ Архиви ВИИ, к. 17А, рег. бр. 18/1.

¹⁴ Детаљније о овоме видети: Allied Armen and Prisoners of War rescued by the Slovene Partisans (истраживачки институт у Љубљани, 1971); амерички публицист W. R. Roberts у књизи »Tito, Mihailović and the Allies, 1941–1945«, наводи податак о 2000 спасених авијатичара, док се у званичној верзији историје америчког и британског ваздухопловства »The Army Air Forces in World War II« и »Royal Air Force 1941–1945« не наводе ближи подаци о броју спасених авијатичара над Југославијом.

¹⁵ Александар Марковић, на пример, који је летео у савезничком 71. OTU RAF важио је за храброг пилота. После једне акције савезничког ваздухопловства на Крит добио је високо одликовање и британски командант је, приликом уручивања тог признања, истакао да је „савезничким пилотима част што у својој средини имају таквог пилота, као што је Александар Марковић“.

као што је био случај са многим посадама из ранијег грчког, италијанског, холандског и других ваздухопловстава.¹⁶

Врховни штаб је инсистирао да будуће југословенске ескадриле буду у саставу НОВЈ, што савезници нису никако хтели да дозволе, с обзиром да су тим ескадрилама давали авионе, убојни материјал, погонска средства, храну и плату пилотима, итд., односно комплетно логистичко обезбеђење.

Представник Врховног штаба пуковник Франце Пирц није имао дипломатског искуства и упорно се залагао да југословенске ескадриле, које је касније допунио и са људством из земље (припадници 1. ваздухопловне базе НОВЈ, делом пилота пребеглих из квислиншког ваздухопловства), буду под командом ВШ. Савезници су, међутим, извршили селекцију и у највећем броју изабрали пилоте бившег југословенског краљевског ваздухопловства који су имали и борбеног искуства. Ипак, договорено је да југословенске посаде полажу заклетву врховном команданту НОВ и ПОЈ, али је утврђено следеће:

„Маршал Тито треба прихватити да једино RAF може одлучивати када и где ће јединица бити оперативно употребљена, пошто потребе јединице морају бити посматране са становишта плана општих операција!“

Како је време одмицало ВШ је све више настојао да ове јединице испише из Добровољачке резерве RAF, а посебно када је реч о осталом југословенском људству (касније се оперисало са бројком од 1.560 специјалаца) који су радили у разним институцијама и јединицама савезника, углавном стационираних у Африци. Ово људство било је потребно нарочито почетком 1945. када су југословенски ваздухопловни пукови, са совјетским авионима, почели да изводе операције на Сремском фронту и када се осећао недостатак ваздухопловног особља.

Британци, на пример, нису признавали чинове које су појединци имали у партизанској војсци, осим чинова краљевских пилота, или чинова које су појединци стицали током борбених задатака. Пилоти су, такође примали и плату, што није било својствено НОВЈ итд. Британци такође нису веровали да ће НОВЈ бити у стању да пружи довољан број квалификованих специјалаца за одржавање ваздухопловне технике, а осим тога две југословенске ескадриле и нису могле да дејствују ван ВAF, који је пружао логистичку подршку.

При крају рата дошло је до опасних политичких затезања нарочито у вези са извођењем Тршћанске операције, када 1. и 2. ескадриле није било дозвољено да лети у борбеним акцијама и када је, долазећи до извесног усијања, иако су ове две јединице касније (1. маја 1945) формирале 1. југословенски ваздухопловни пук, била планирана и војна опција да савезници нападну ЈА, односно задарски аеродром на коме су базирале

¹⁶ У СССР је, такође, постојала слична пракса: познато је постојање ескадриле „Нормандија-Њемен“ коју су чинили француски пилоти у оквиру совјетског ваздухопловства.

ове ескадриле, односно ваздухопловни пук – сада у формацијском саставу Ваздухопловства ЈА, али и даље у оквиру логистичког обезбеђења савезника.

Прва и Друга ескадрила НОВЈ пружале су ваздухопловну подршку јединицама VIII корпуса НОВЈ (у дејствима за ослобођење Далмације, у Книнској и Мостарској операцији), односно осталим корпусима, као и Трећа ЈА у Личко-приморској, Ријечкој и Тршћанској операцији, а такође и јединицама Морнарице НОВЈ, у дејствима за ослобођење средњедалматинских острва, за ослобођење обалског појаса, у северном Јадрану и у завршним операцијама Ратне морнарице.¹⁷

Односи са Совејјском ваздухопловном групом „Вијирук“

После потписивања споразума о координацији дејства НОВЈ и Црвене армије, у Москви 21. септембра 1944. долази и до уступања ваздухопловне опреме и технике нашим јединицама. Уговори о предаји Народнослободилачкој војсци Југославије две ваздухопловне дивизије и једне обласне ваздухопловне базе Црвене армије¹⁸ у Београду су 15 новембра¹⁹ потписали врховни командант НОВЈ и командант 3. украјинског фронта (маршал Фјодор Толбухин).

Радило се о уступању 10. гардијске јуришне и 236. ловачке дивизије, као и 9. обласне ваздухопловне базе, односно укупно око 350 авиона са свим техничким средствима за земаљско одржавање, али које је, по налогу совјетског командовања, било обједињено у Ваздухопловној групи по имену совјетског команданта, генерал-мајора Витрука.

Према тачки 2. уговора ове јединице и борбена средства требало је одмах, на дан потписивања, тј. 15. новембра 1944. да пређу у надлежност Ваздухопловства НОВЈ, што Руси нису одобрили, па је командант Ваздухопловства НОВЈ био принуђен да се обрати Врховном штабу са следећим:

„Група генерала Витрука сада је непосредно потчињена команданту 17. ваздушне армије, генералу Судецу, који је употребљава само за борбене задатке, као саставну јединицу 17. ваздушне армије. Не води се рачуна о другом задатку ове авио-групе, као што је организационо – инструкторски у вези са формирањем наших летачких и позадинских ваздухопловних јединица.

¹⁷ Детаљније о овоме видети: Предраг Пејчић, *Прва и Друга ескадрила НОВЈ*, ВИНЦ, Београд 1991.

¹⁸ Детаљније о овоме видети: Предраг Пејчић, *Четрдесет и друга ваздухопловна дивизија*, ВИНЦ, Београд, 1991.

¹⁹ Како се није располагало оригиналним документом, у историографији је, као званични датум, био утврђен 16. октобар 1944. па се тако погрешан извор преносио и код других историчара.

Авио-група генерала Витрука има наређење да припреми и обучи за пријем материјала само наше техничко особље. Међутим, није решено ко ће и где извршити обуку и тренажу летачког и осталог помоћног особља, које треба да попуни јединице групе Витрук...²⁰

Командант Ваздухопловства НОВЈ, даље, предлаже да ова група буде непосредно потчињена Врховном команданту НОВЈ; затим да отпочне обука и преобука југословенских посада, да се формирају ваздухопловни центри за тренажу, обезбеди логистичка подршка од стране команде 17. ваздухопловне армије, итд.

Совјети су, међутим, предложили тзв. „систем дублерства“ односно да се по отпочињању борбених задатака југословенски пилоти укључе у ратне задатке као пратиоци совјетских вођа одељења, односно ескадрила. Тако су одмах формиран – уз задржавање совјетских формацијских ознака – и југословенски: 42. јуришна дивизија била је „дублер“ 10. јуришној гардијској, а 11. ловачка дивизија дублер совјетској 236. ловачкој дивизији. Сличне ознаке добили су и југословенски пукови (укупно шест, по три у свакој дивизији), као и позадинске јединице.

Штаб југословенске Групе ваздухопловних дивизија оценио је да су југословенске ваздухопловне јединице биле приморане да у много чему поступају у складу са наређењима совјетских штабова.

Извршавање задатака за рачун Генералштаба ЈА и истовремене 17. ваздухопловне армије било је, међутим, условљено општом стратегијском ситуацијом у којој су немачке јединице, покушавајући да изврше продор у правцу Блатног језера у Мађарској, могле опасно да угрозе леви бок снага совјетског 3. украјинског фронта. У таквој ситуацији, јединице 3. и 1. југословенске армије остале су без ваздухопловне подршке, с обзиром да је генерал Витрук наредио да се аеродроми за базирање његове Групе ваздухопловних дивизија, односно југословенске Групе ваздухопловних дивизија успостављају у Срему, односно северној Бачкој (Сомбор, Купусина, итд.), па и у Мађарској (Мађармеђе).

Наиме, група Витрук, иако је требало да дејствује над територијом Југославије од 7. марта до 3. априла 1945, била је потпуно потчињена команданту 17. ваздухопловне армије.

Систем дублерства, мада је југословенско људство попунило шест ваздухопловних пукова и уз сваки пук и одређену позадинску јединицу, условљавало је већ истакнуту зависност од наређења и командовања совјетских штабова:

„Оперативно руковођење у овим борбеним задацима још није вршено од наших команданата пукова и штабова, јер у ствари по пуко-

²⁰ *Војноисторијски часопис* бр. 3/1978, док. 16, Москва (на руском); видети *Ослободилачка мисија совјетских оружаних снага у Другом светском рату*, Москва 1974, на руском.

вима (у то доба) нисмо имали више од 5 – 6 летача. Даље, био је непопуњен број техничких састава, а још мање трупних штабова!²¹

Овај део извештаја Штаба југословенске ГВД односио се на период јануар – фебруар 1945, али током ликвидирања Дравском мостобрана у марту 1945. забележио је:

„И у овом раду авијације учествовали су наши летачи (ловци и јуришни пилоти), но опет под руководством руских пилота. Штабови ни овог пута нису самостално руководили борбеним радом, али је у потпуности вршено 'дублирање' руског рада те је поред трупних штабова образована и оперативна група из састава 42. ваздухопловне дивизије!²²

Пред пробој Сремског фронта, односно још 17. марта 1945. формиран је Оперативни штаб Групе ваздухопловних дивизија, који је у време припрема за пробој издавао само извршна наређења потчињеним штабовима. У периоду гоњења непријатеља, односно после пробоја Сремског фронта, авијација је због недостатка горива дејствовала само у два периода, 13 – 18. априла и 4 – 9. маја и једино у то време југословенски штабови су самостално радили док су совјетски руководиоци и летачи били посматрачи и инструктори.

Иако се радило о извесним проблемима у вези са руковођењем и командовањем, при чему је карактеристичан пример да су совјетски пилоти водили формације,²³ југословенски Штаб Групе ваздухопловних дивизија настојао је да се са штабовима југословенских армија – Друге, Прве и Треће – унапреди садесјтво и координација, као што су израда разних упута,²⁴ посебно вадухопловним официрима за везу при штабовима ових армија.

Треба истаћи да ови штабови нису имали довољног искуства у садејству са авијацијом, при чему је проблем био, на пример, и означавање предњих линија наших јединица. После доношења директиве Генералштаба ЈА од 9. априла 1945. долази до видног побољшања садејства посебно Штаба Треће ЈА, што се видело у тражењу дејстава авијације, наводећи на циљеве, време удара итд. Поводом пробоја Сремског фронта авијација је добила распоред циљева које треба тући у време I и II удара авијацијских снага.

²¹ Из Бојне релације Штаба Групе ваздухопловних дивизија Југословенске армије од 17. маја 1945. за период од 15. новембра 1944 – 15. маја 1945. упућена Штабу Ваздухопловства ЈА; *Зборник ИОР*, том X, књ. 2. док. 196.

²² Ибид.

²³ Командант 423. ваздухопловног пука мајор Милан Малнарић, предратни пилот, био је вођа четворке у осморци авиона које је водио руски пилот. У том лету, 21. марта 1945, мајор Малнарић је и погинуо.

²⁴ То су: Упут за ваздухопловне официре за везу при штабовима армије; Упут за прихват авиона за везу код Штабова армије; Упутство за везу између авијације и пешадије итд.

Поред Штаба 3. ЈА, и штабови 1. и 2. армије настојали су да остваре сарадњу, али су њихова тражења била уопштена осим када су током извођења борбених дејстава и питања садејства била све боље решена, као у примеру када је Штаб 1. пролетерске дивизије навео да ће у току артиљеријске припреме, 12. априла од 04.45 до 05.00 и авијација такође вршити ударе по назначеним циљевима.

С обзиром да је авијација базирала у северној Бачкој, а такође и у Срему, па је ваздухопловна подршка више била усмерена на јединице 3. и 1. армије, авијацији нису давани задаци ваздухопловне подршке јединицама 2. армије у већој мери. Један од главних проблема био је управо 12. априла када је изостало садејство авијације са 2. ЈА.

Ваздухопловни пукови пружали су подршку јединицама 3, 1. и 2. ЈА и после пробоја Сремског фронта, у гоњењу непријатеља, иако су задаци били ограничени због недостатка горива, тако да је током маја 1945. потпуно изостало дејство два ваздухопловна пука, 423, јуришног и 111. ловачког. Борбени учинак југословенске ГВД није сразмеран броју извршног борбеног налета у односу на могућности, што се види и из следећег упоређења:

– две ескадриле, 1. и 2. НОВЈ у саставу западних савезника, извршиле су 1.444 борбених летова; односно 722 лета по ескадрили, а–18 ескадрила у ГВД свега 2181 борбени лет, односно 121 лет по ескадрили.²⁵

Провенијенције међусавезничких лоших односа

Команда Британског ратног ваздухопловства је од самог почетка имала одређени став према жељама ВШ НОВ и ПОЈ да се формирају југословенске ескадриле, а не ескадриле у саставу RAF са југословенским посадама. Несугласице су настале када је RAF донео одлуку да југословенске посаде могу да буду само припадници Добровољачке резерве RAF, затим да се приступ потписује појединачно, као у примеру осталог особља, као и да RAF доноси одлуку када југословенски пилоти могу да дејствују као самостална јединица. Ово је изазвало врховног команданта НОВ и ПОЈ да прво донесе, па одмах повуче одлуку о припреми овог људства за одлазак на школовање у СССР. После потписивања уговора 20. марта 1944. оцену пристанка RAF на извесне примедбе садржане су у следећем:

²⁵ У овом прилогу нису изнети борбени учинци и резултати дејстава савезничког ваздухопловства (западног и источног) над Југославијом, што у знатној мери објашњава димензије и обим пружања ваздухопловне подршке како свим нашим армијама, тако и у независним борбеним дејствима савезника. Аутор је завршио рукопис „Дејства савезничког ваздухопловства над Југославијом 1941 – 1945“, у коме је, на основу расположивих докумената, приказао целовитост њихових дејстава.

„Преузели смо ту обавезу отворених очију, знајући да ће представљати сметњу, а да ће војна вредност те ескадриле, с ужег стајалишта, бити занемаривана!“²⁶

Због одређених политичких разлога, Черчил се залагао да RAF стручно оспособи ове ескадриле, претпостављајући да ће оне бити језгро будућег југословенског RV.

Како се у многим јединицама и радионицама налазило стручно ваздухопловно особље, ВШ је захтевао њихов повратак у земљу, посебно у време када су отпочеле припреме за формирање тренажних центара у саставу Ваздухопловне групе Витрук, односно совјетског ваздухопловства, о чему је детаљније обавештен Џон Слесор, ваздухопловни командант на Медитерану:

„У овом периоду нисмо сигурни до које је мере Тито под утицајем Руса, а резултат претње која се предлаже могла би гурнути Тита потпуно у руски загрљај. То сигурно не би било у нашем дугорочном интересу јер желимо, ако је могуће, да наведемо југословенско ваздухопловство да од нас очекује авионе и обуку не само за време рата, већ вероватно и касније...!“²⁷

У време када су 352 (Yugoslav) Squadron и 351 (Yugoslav) Squadron већ борбено дејствовали над територијом Југославије, врховни командант је због наводних веза савезника са четницима затражио од ВAF да целокупно југословенско људство које је радило у RAF и ВAF, осим у два ескадрилама, испише и пошаље у Југославију. У то време радило се о бројци од 1.200 специјалиста. Командант ВAF генерал-пуковник Вилијам Елиот се у начелу сложио да се врати већина људи, осим оних потребних за одржавање две ескадриле, ради попуне до формацијског броја техничког особља. Касније се испоставило да је реч о 1.556, од чега је око 300 још увек било у саставу југословенског краљевског ваздухопловства. Осим тога Елиот је објаснио да је број људи потребан и за ВAF, који изводи операције над Југославијом:

„Разлог који је Тито навео за тражење тих људи, који се увежбавају у дужности одржавања технике, био је тај да су му потребни како би се бринули о извесном броју оперативних авиона које су му већ дали Руси и које намерава да искористи у Југославији... У размаку између добијања захтева да се врати његово особље које служи у Добровољачкој резерви Краљевског ратног ваздухопловства у северној Африци и да се изврше потребне припреме за њихов повратак, командант тих људи, који је сам примио упуте, наредио је својим људима да одређеног дана пре-

²⁶ Из извештаја генерал-пуковника Слесора Министарству рата Велике Британије од 10. априла 1944; Fogin ofis 371/44295/197.

²⁷ Из извештаја заменика државног секретара за иностране послове, команданту Британског ратног ваздухопловства; Ибид, ФО 371/44298/92.

стану да раде, ако се до тог датума не објаве припреме за њихов премештај!“²⁸

Ову кризу, коју је својом несмотреношћу исхитрио пуковник Франце Пирц, опуномоћеник ВШ НОВ и ПОЈ код савезника (и каснији први командант југословенског РВ), донекле је изгладио генерал-мајор Владимир Велебит, шеф Војне мисије у Александрији.

У време када су у ослобођеном Београду, односно у Земуну, Панчеву и Новом Саду отпочеле припреме за прихват руских авиона и формирање тренажних центара, једна група Југословена из северне Африке добила је дозволу и она је, после дужег путовања, стигла у земљу.

Већ споменути споразум, по коме је совјетска влада требало да 15. новембра 1944, односно са датумом потписивања испоручи две ваздухопловне дивизије и једну ваздухопловну базу, није поштован све до пред крај рата. Исправност авиона које је Штаб Ваздухопловства ЈА добио била је испод техничког минимума, али се мора имати у виду да су авиони свој оперативни ресурс трошили у борбеним дејствима не само над Југославијом, него од самог почетка борбених дејстава у Другом светском рату. Тако је 42. јуришна дивизија имала свега 66 авиона са око 35% ресурса, а 11. ловачка дивизија 71 авион са око 50% ресурса. То је било за око 30% мањи број авиона којих има у дивизијама по формацији, иако је попуњеност људства била 95%, и то предратних пилота.

Добијање ових авиона, представљало је разлог за политичку оцену упућену 9. децембра 1944. британском министру председнику:

„... Далеко најбољи изглед да утврдимо наш положај у Југославији, јесте да помогнемо Титу да изгради ваздухопловне снаге. Ако то намеравамо, важно је да отпочнемо одмах.

Предлог да се ми бринемо о југословенској морнарици и ваздухопловству, док би се Руси бринули о копненим снагама, био је изнесен пре више од месец дана... Руси већ увежбавају стотине југословенских пилота, чијим авионима сада очито пилотирају руски пилоти, али који ће, што је пре могуће, бити предани југословенским пилотима. Стога, ако ускоро не утврдимо наше захтеве и искомичимо своје земљиште, Тито ће стећи ваздухопловне снаге независно од нас и нас ће прегазити догађаји.

Треба дати Титу чврсту понуду за опрему и усавршавање у блиској будућности и ако то не направимо, Руси ће добити уговор...“²⁹

У кризи око Трста, савезници су имали припремљене војне опције да нападну ЈА, а посебан план је донет за уништење 1. ваздухопловног пука, формираног од 1. и 2. ескадриле НОВЈ.

²⁸ Из извештаја Филипа Броада, првог секретара у Forin ofisu, Haroldu Makmilanu, министру-резиденту за централно Средоземље; оп. цит. ФО 371/44299, Р 18872/197/92.

²⁹ Извештај Фицроја Маклејна, шефа савезничке британске мисије при ВШ за премијера Черчила; Збирка докумената *Тито-Черчил, Ситројо тајно*, 1981, 398.

PREDRAG PEJČIĆ

SOME ASPECTS OF THE YUGOSLAV AIR FORCE

Summary

The Yugoslav Air Force in the military strategy during the War of National Liberation went through two phases of development. The first phase includes Partizan Air Force effects, which is not determined in time because of its special actions (from the beginning of 1942/43, but also during 1944/45). This represents, in a symbolic way, the beginning of later permanent changes in the Yugoslav Air Force.

The second phase represents the formation and creation of the Yugoslav Army as a large organizational unit. The Yugoslav Air Force during the War (from 1941 to 1945) was supported by allied technical help, that led to certain misunderstandings between allied countries at the end of the War.

